

## Examining the International Code of Safety of Ships and Port Facilities and How to Implement it in Iranian Ports

**Dariush Ashrafi** 

Member of the Faculty at Azad University, Central Tehran, Lawyer at the first level of the Judiciary, Tehran, Iran

**Zeinab Hasani**  \*

Master's in International Law, Azad University, Central Tehran, Tehran, Iran

**Davood Hosseini** 

Master's in Private Law, Azad University, Boroujerd, Lorestan, Iran

### Abstract

Maritime law is one of the branches of domestic private law that supervises and governs the relations of individuals and countries in the sea and matters related to the sea. And maritime security has wide dimensions that include the security of ports and ships and security in the seas, the main obstacle regarding maritime security is the lack of a comprehensive international regulation with a guarantee of implementation. In fact, it can be said that appropriate laws and regulations have been passed, but there is no guarantee of implementation, and these laws despite phenomena such as maritime terrorism, illegal transportation of weapons, piracy, drug trafficking, sea robbery, human trafficking, theft and fraud. is violated. Also, the maritime regulations have specified the territorial waters, under supervision and the free sea, and the sovereignty rights of the governments are limited to the territorial waters of the seas and the belt adjacent to the seas for freedom of navigation. However, regarding the security of ports and shipping, except for a few internal laws and regulations, they have not done any major work, and it is necessary to develop new laws and regulations according to the current conditions..

**Keywords:** International Regulations, Ship Security, Port Facilities, Iranian Ports.


\*Corresponding Author: Zeynab.hasani2022@gmail.com

**How to Cite:** Ashrafi, D. Hasani, Z., Hosseini, D. (2024). Examining the International Code of Safety of Ships and Port Facilities and How to Implement it in Iranian Ports. *Marine and Port Services*, 2(5), 217-244.




## بررسی آیین نامه بین المللی امنیت کشتی ها و تسهیلات بندار و نحوه اجرای آن در بندار ایران


عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد تهران مرکز، وکیل پایه یک دادگستری، تهران، ایران

داریوش اشرافی 

کارشناسی ارشد حقوق بین الملل دانشگاه آزاد تهران مرکز، تهران، ایران

زینب حسینی \*

کارشناسی ارشد حقوق خصوصی دانشگاه آزاد بروجرد، لرستان، ایران

داوود حسینی 

### چکیده

حقوق دریایی از شاخه های حقوق خصوصی داخلی است که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا و موضوعات مربوط به دریا ناظر و حاکم است؛ و امنیت دریایی دارای ابعاد گسترده ای است که شامل امنیت بندار و کشتی ها و امنیت درون دریاها را شامل می شود، اصلی ترین مانع در خصوص امنیت دریانوردی فقدان یک مقررات بین المللی جامع با ضمانت اجرای کارآمد است. در واقع می توان گفت قوانین و مقررات مناسبی تصویب شده است اما ضمانت اجرایی وجود ندارد و این قوانین با وجود پدیده هایی مانند تروریسم دریایی، حمل و نقل غیرقانونی سلاح، دزدی دریایی، قاچاق مواد مخدر، سرقت دریا، قاچاق انسان، سرقت و کلاهبرداری نقض می شود. همچنین مقررات دریانوردی محدوده آب های سرزمینی، تحت نظارت و دریای آزاد را مشخص کرده و حقوق حاکمیت دولت ها به آب های سرزمینی دریاها و کمر بند مجاور دریاها برای آزادی دریانوردی محدود شده است؛ اما در خصوص امنیت بندار و کشتی رانی به جز چند مورد قانون و آیین نامه داخلی کار عمده ای را انجام نداده اند و لازم است قوانین و آیین نامه های جدیدی متناسب با شرایط روز تدوین شود.

کلیدواژه ها: آیین نامه بین المللی، امنیت کشتی ها، تسهیلات بندار، بندار ایران.

## بیان مسئله

امنیت بین‌المللی پیوندی طولانی با امنیت دریاها دارد و امنیت دریاها با امنیت دریانوردی عجین شده است در چند دهه اخیر به این امر توجه بسیاری شده است. ما در حال حاضر با انواع مختلفی از امنیت، از جمله اقتصادی، غذا، بهداشت، زیست‌محیطی، سیاسی، دریایی و انرژی مواجه هستیم. از طرف دیگر، آزادی رفت و آمد دریایی یکی از اصول اساسی و اولیه حقوق بین‌المللی دریاها می‌باشد. با توجه به این اصل، همه کشورها اعم از دارای ساحل آب‌های آزاد و یا بسته، حق آزادی دریانوردی را دارند. این اصل اساسی به‌عنوان یک اصل عرف بین‌المللی به‌صورت قانونی از دو حالت متضاد، ادعای حق حاکمیت از یک سو و آزادی استفاده از دریاها از سوی دیگر ظهور کرد. سپس، این اصل در دو کنوانسیون سازمان ملل متحد، کنوانسیون ۱۹۵۸ سازمان ملل در دریاها و آزاد و کنوانسیون سال ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها تدوین شد. مقررات قانونی در قوانین بین‌المللی در کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها سال ۱۹۸۲ گنجانده شده که تاکنون برای مدت‌زمان طولانی بدون تغییر باقی مانده است.

و لذا مفهوم امنیت دریایی نیز در طول زمان تغییر کرده است. امنیت دریایی مفهومی است که در ابتدا تمرکز «ملی» قوی در قانون دریا بود که عمدتاً بر حفاظت و یکپارچگی دولت ملت و دفع کشورهای متخاصم متمرکز شده بود، به طوری که تمامیت ارضی حفظ شده و تهدیدات دریایی قادر به خنثی شدن در دریا بوده باشد. شکل متمایز قانون مربوط به جنگ‌های دریایی در این زمینه توسعه یافته است. با گذشت زمان، امنیت دریایی ابعاد مختلف و گسترده‌تر را توسعه داده است. در هر حال با توجه به افزایش تهدید و وقوع حملات دزدان دریایی و قانون پاسخ‌های توسعه یافته بین‌المللی برای مقابله با دزدی دریایی هر دو تحت قوانین عرفی بین‌المللی و نیز به‌طور فزاینده تحت قانون مرسوم بین‌المللی است. بنابراین امنیت دریانوردی با فعالیت‌های مختلفی می‌تواند تضعیف شود. این فعالیت‌ها عبارت‌اند از تروریسم، حمل و نقل غیرقانونی سلاح، دزدی دریایی، قاچاق مواد مخدر، سرقت دریا، قاچاق انسان، سرقت و کلاهبرداری.

## اهمیت موضوع تحقیق

اهمیت این تحقیق به این علت است که در زمینه امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بنادر در حقوق ایران کمتر کار شده و خلأهایی احساس می‌شود و تحقیقاتی که در حوزه امنیت دریاها انجام شده تحقیق منسجم و پویایی را در این خصوص وجود ندارد. با این وجود برخی نگرانی‌هایی مبنی بر محدود کردن آزادی تردد کشتی‌ها به دلیل ایجاد امنیت به وجود آمده که زنجیره تأمین دریایی یک سیستم پیچیده‌ای است که سیستم حمل و نقل دریایی با توجه به تنوع و نیروی انسانی بین‌المللی در معرض تروریسم است و مقدار زیادی از کالا حمل و نقل شده و مالکیت اغلب آن‌ها مبهم است. صاحبان کشتی به راحتی قادر به پنهان کردن هویت خود هستند. بر این اساس، امنیت دریایی مفهومی است که به راحتی تعریف نشده است چرا که بسیاری از جنبه‌های درگیر برای آن وجود دارد. امنیت دریایی در واقع طیف وسیعی از مسائل مربوط به آزادی ناوبری، ایمنی در دریا و پدیده‌های خطرناک، از جمله دزدی دریایی و سرقت مسلحانه، قاچاق در اشکال مختلف آن، از جمله انسان و مسائل مربوط به آلودگی و استخراج غیرمسئولانه از منابع ارزشمند را شامل می‌شود؛ که در این تحقیق سعی شده است با توجه به اهمیت موضوع به مسائل بیان شده به صورت موثکافانه پرداخته شود.

## فصل اول) مفهوم و نقش سازمان‌های بین‌المللی در تأمین امنیت دریایی

ضرورت‌های ناشی از لزوم برقراری امنیت پایدار در دریاها زمینه‌ساز تشکیل سازمان بین‌المللی دریانوردی گردیده و این سازمان با توسعه اقدامات خود در ابعاد سلبی و ایجابی توانسته امنیت دریایی و دریانوردی را به میزان گسترده‌ای گسترش دهد. سازمان بین‌المللی دریایی اکنون با بهره‌گیری از یافته‌های علمی، دانش فنی و فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات از یک سو زمینه‌ساز توسعه روزآمد امنیت دریا و دریانوردی شده و از دیگر سو باعث کاهش وقوع جرائم دریایی گردیده است. و لذا در این فصل به مفهوم امنیت دریایی در سطوح سازمانی و بین‌المللی پرداخته و در ادامه به اهداف و برنامه‌های سازمان IMO در امنیت دریایی می‌پردازیم.

### گفتار اول) مفهوم امنیت دریایی

امنیت هر کشوری که دارای مرزهای دریایی است بدون امنیت دریایی امکان‌پذیر نیست. به عبارتی کسب منافع ملی آن کشور بدون امنیت دریایی وجود نخواهد داشت. امروزه برای بسیاری از کشورهای منطقه بخشی از امنیت آن‌ها به امنیت در دریاها گره خورده است و بخش مهمی از اقتصاد کشورهای منطقه وابسته به دریا است. از این رو امنیت دریایی با اقتصاد و امنیت ملی گره خورده است.

### مبحث اول) مفهوم امنیت دریایی از دیدگاه سازمان‌های بین‌المللی

تا قبل از تحولات اخیر در روابط بین‌المللی، منبعث از نگاه نظامی که اصطلاحاً نظام وستفالیایی نامیده می‌شود صلح و امنیت به معنای رعایت اصول حق حاکمیت، برابری حقوق، رعایت مصونیت کشورها و نمایندگان آنان، احترام به تمامیت ارضی کشورها، عدم مداخله در امور داخلی یکدیگر و حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات تلقی می‌شد لکن جهانی شدن سبب تغییر مفهوم صلح و امنیت بین‌المللی منبعث از نظام وستفالیایی شده است.<sup>۱</sup> بر این اساس، امنیت دریایی مفهومی است که به راحتی تعریف نمی‌شود چراکه بسیاری از جنبه‌های درگیر برای آن وجود دارد. امنیت دریایی در واقع طیف وسیعی از مسائل مربوط به آزادی ناوبری، ایمنی در دریا؛ و پدیده‌های خطرناک، از جمله سونامی و آتشفشان زیر آب که به طور طبیعی رخ می‌دهد؛ و دزدی دریایی و سرقت مسلحانه، قاچاق در اشکال مختلف آن، از جمله انسان؛ و مسائل مربوط به آلودگی و استخراج غیرمسئولانه از منابع ارزشمند را شامل می‌شود؛ بنابراین امنیت دریایی از دیدگاه سازمان‌های بین‌المللی و کشورهای عضو، شامل امنیت کشتی‌ها، بنادر، ماهیگیری و تجارت را شامل می‌شود که برای هر یک از این مقوله‌ها مقرراتی وضع شده است.<sup>۲</sup>

۱. اشرافی داریوش، تفسیر جدید از صلح و امنیت بین‌المللی و تأثیر آن بر مفهوم حاکمیت ملی، (۱۳۹۳)، فصلنامه

پژوهش حقوق عمومی ۱۵ (۴۲) ص ۸۳

۲. اشرافی، پیشین ص ۸۶

### مبحث دوم) مفهوم امنیت در حقوق بین‌الملل

برقراری صلح و امنیت بین‌المللی از کهن‌ترین آرمان‌های بشر بوده است. امروزه اولین و مهم‌ترین هدف کشورها در روابط بین‌المللی، آرامش و برقراری صلح و امنیت است. صلح و امنیت به معنای رعایت اصول حق حاکمیت، برابری حقوق، رعایت مصونیت کشورها و نمایندگان آنان، احترام به تمامیت ارضی کشورها، عدم مداخله در امور داخلی آنان و حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات تلقی می‌شده است.

ارزش امنیت دریایی هر کشور به اندازه وابستگی اش به دریاست. این وابستگی به دریا حتی ارزش دریای سرزمینی که بخشی از خاک یک کشور به شمار می‌آید را هم تحت تأثیر قرار می‌دهد؛ به گونه‌ای که اگر بستر دریا از دریچه راهبردهای اقتصادی، ارتباطی و نظامی برجسته شود، روشن خواهد شد که امنیت دریایی بخشی جداناپذیر از امنیت ملی کشوری است که دارای مرز و کناره دریایی است و بنابراین امنیت دریایی مفهومی بر پایه «عنصرهای چهارگانه قدرت ملی یعنی دیپلماسی، اطلاعات، نیروی نظامی و ابزارهای اقتصادی است و از تعبیر ایمنی دریایی که رویکردی محیطی و ظاهری دارد، جدا است»<sup>۳</sup>.

### مبحث سوم) مفهوم امنیت بنادر و تسهیلات بندری

اهمیت بنادر در امنیت دریایی همانند امنیت کشتی‌ها اهمیت ویژه‌ای دارد به طوری که در کشور ما در راستای کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴، آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری در سال ۱۳۹۶ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. قانون فوق مشتمل بر ماده واحده و یک تبصره منضم به متن دو قطعنامه و دو پیوست تصویب شد و ترتیبات امنیتی متعددی برای کشتی‌ها و بنادر که در کنوانسیون بین‌المللی مطرح کرد. در مقدمه توجیهی این قانون نیز با توجه به اهمیت کشتیرانی در تجارت جهانی و اقتصاد و به منظور حفاظت از زنجیره عرضه در سراسر جهان در برابر هرگونه نقض ناشی از حملات تروریستی علیه کشتی‌ها، بنادر، پایانه‌های فراساحلی

<sup>۳</sup> Kraska, James, JAGC, USN (2008) "Developing Piracy Policy for the National Strategy for Maritime Security", in Legal Challenges in Maritime Security, publishers:leiden and boston, p520

بررسی آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندر و ...؛ اشرافی و همکاران | ۲۲۵

یا دیگر تسهیلات و با عنایت به لزوم اصلاح مقررات کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا درباره سازوکارهای مقابله با این اقدامات و حفظ ایمنی و امنیت جان اشخاص و اموال، این لایحه برای طی تشریفات قانونی به مجلس تقدیم شده است.<sup>۴</sup>

### گفتار دوم) نقش سازمان‌های بین‌المللی و سازمان IMO در امنیت دریایی

سازمان‌های بین‌المللی در امنیت دریایی باهدف برقراری امنیت و تدوین قوانین و مقررات همه‌جانبه تشکیل شده و تاکنون اقدامات مهمی در این زمینه انجام داده‌اند بیشتر کشورهای جهان با پذیرش مقررات سازمان‌های بین‌المللی، سعی کردند در چارچوب این قواعد عمل کنند. در این گفتار به نقش سازمان‌های بین‌المللی در امنیت دریایی می‌پردازیم.

### مبحث اول) برنامه‌ها و اهداف سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص

#### امنیت دریایی

کشورهای ساحلی پیوسته کوشیده‌اند قلمرو دریایی خود را از حیث وسعت و صلاحیت، توسعه دهند تا از این رهگذر، امنیت و منافع اقتصادی آنان بهتر تأمین شود؛ اما این کوشش‌ها همواره با ناسازگاری قدرت‌های دریایی روبه‌رو بوده است، زیرا گسترش دریای سرزمینی و دیگر مناطق دریایی وابسته به کشورهای ساحلی موجب می‌شود قدرت‌های دریایی از آزادی‌های دریای آزاد محروم شوند. بدین لحاظ، سنگ شالوده بسیاری از مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد راجع به حقوق دریاها ایجاد نوعی توازن بین این منافع متعارض است.<sup>۵</sup>

یکی از وظایف سازمان‌های بین‌المللی جلوگیری از تعدی کشورهای بزرگ به مرزهای آبی سایر کشورهاست. همان‌طور که اشاره شد ای‌مو یا سازمان بین‌المللی دریانوردی مهم‌ترین سازمان دریانوردی است ساختار این سازمان از مجمع، دبیرخانه، شورا، پنج کمیته

۴. آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری ISPS مصوب ۱۳۹۶

۵. رنجبران، مصطفی، کلیاتی در مورد دریای سرزمینی و عبور بی‌ضرر از آن، (۱۳۶۷) مجله حقوقی، نشریه خدمات حقوقی بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران شماره ۹ دوره ۸ ص ۱۴۳

اصلی و تعدادی کمیته فرعی برای پشتیبانی کمیته‌های اصلی می‌باشد. مجمع بالاترین رکن اجرایی سازمان بوده که از نمایندگان کشورهای عضو تشکیل جلسه می‌دهد.

### بند اول) اهداف ایمو در دریانوردی و امنیت دریایی

سازمان ایمو با بیش از ۳۰ سازمان بین‌الدولی ارتباط رسمی دارد. همچنین به حدود ۵۰ سازمان بین‌المللی غیردولتی وضعیت مشورتی اعطا شده است و به آن‌ها اجازه داده شده است که به‌عنوان ناظر در کار کمیته‌های مختلف رکت نمایند. این سازمان‌ها به‌عنوان نمایندگان طیف وسیعی از شرکت‌های دریایی، حقوقی و محیط زیستی هستند و از طریق ارائه اطلاعات، اسناد و نظرات تخصصی در کار ارگان‌ها و کمیته‌های مختلف سهم بسزایی بر عهده دارند. باین وجود، هیچ‌یک از این سازمان‌ها حق رأی ندارند. مقرر سازمان ایمو در انگلستان (لندن) واقع است. نهاد اداره‌کننده ایمو، مجمع (COUNCIL) با ۱۶۷ کشور عضو و دو عضو وابسته تشکیل شده است که هر دو سال یک‌بار، جلسه برگزار می‌کند؛ که در ذیل به بخشی از اهداف آن اشاره می‌شود:

- ۱) ایجاد سیستمی برای همکاری بین دولت‌ها در زمینه وضع مقررات و طرز عمل دولت‌ها در خصوص انواع مسائل فنی مؤثر در کشتیرانی تجاری بین‌المللی
- ۲) تشویق و ترغیب دولت‌ها در زمینه تصویب بهترین استانداردهای عملی در مورد ایمنی دریانوردی و جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی به‌وسیله کشتی‌ها
- ۳) تهیه پیش‌نویس کنوانسیون‌ها، موافقت‌نامه‌ها و سایر اسناد برحسب لزوم تشکیل کنفرانس‌های بین‌المللی جهت تصویب آن‌ها
- ۴) رسیدگی به کلیه مسائل مربوط به دریانوردی که ممکن است از طرف یکی از ارگان‌ها یا یکی از سازمان‌های تخصصی ملل متحد به سازمان محول شود.
- ۵) تسهیل مبادله اطلاعات و مشورت بین اعضا<sup>۶</sup>

مبحث دوم) آیین‌نامه‌های بین‌المللی به‌منزله قواعد حاکم بر امنیت دریایی در حال حاضر کنوانسیون سازمان ملل درباره حقوق دریاها جامع‌ترین سندی است که با همکاری این سازمان بین‌المللی منعقد شده است. آیین‌نامه‌های بین‌المللی امنیت دریایی نیز به‌عنوان مبنای مقررات موجود در امنیت دریایی شناخته شدند. بیشتر حقوق‌دانان بین‌المللی هنگام بحث در مورد حقوق بین‌الملل عرفی، اساسنامه دیوان بین‌المللی را سرآغاز کار خود قرار می‌دهند؛ عقیده‌ای که میان بیشتر حقوق‌دانان وجود دارد آن است که مقررات مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها از جمله مقررات مربوط به دریای آزاد و آزادی کشتیرانی، تجلی بارز مقررات عرفی می‌باشند و یا حداقل مبنای شکل‌گیری عرف را به نمایش می‌گذارند خاصیت جایگزینی قواعد عرفی، یکی از ویژگی‌های این قواعد در عرضه تنظیم روابط بین‌الملل است.<sup>۸</sup>

### فصل دوم) اهمیت ایمنی در دریاها از منظر حقوق بین‌الملل

حقوق دریایی از شاخه‌های حقوق خصوصی داخلی است که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا و موضوعات مربوط به دریا ناظر و حاکم است. از جمله موضوعاتی مانند ایمنی دریاها، امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری، آیین‌نامه‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی، ایمنی و نجات جان اشخاص در دریا و ترابری دریایی و... را شامل می‌شود که در این فصل به آن می‌پردازیم.

### گفتار اول) اهمیت و ارتباط ایمنی کشتی‌ها با ایمنی دریا

امنیت ترابری دریایی به‌عنوان بخشی از امنیت دریایی به معنای نبود تهدید برای حمل و نقل از طریق دریاست. در امنیت ترابری دریایی، افزون بر بستر دریا، به کشتی به‌عنوان ابزار شناور در دریا و نیز شرکت‌های ترابری و همین‌طور کالا و انسان به‌عنوان موضوع ترابری

۷. زرنشان شهرام، شکل‌گیری و شناسایی حقوق بین‌المللی عرفی (۱۳۹۳)، چاپ دوم، تهران، انتشارات گنج دانش ص

۸. صوفی فریده، تحلیل حقوقی بین‌الملل دریاها با نگاهی بر جایگاه ایران در زمینه بین‌المللی، (۱۳۹۶) فصلنامه علمی - حقوقی قانون یار، دوره چهارم ص ۲۶۸

نیز پرداخته می‌شود. از همین رو، امنیت ترابری دریایی هرچند از جهت اهمیت راهبردی، به دیگر حوزه‌های امنیت دریایی نمی‌رسد، ولی گستره و بازیگران آن به اندازه‌ای برجسته است که سبب می‌شود به‌عنوان معیاری در سنجش امنیت دیگر گونه‌های امنیت دریایی به کار آید!

اصولاً واژه کالای خطرناک به مواد نفتی سمی، شیمیایی گازها به‌صورت فله کالاهای فله خشک دارای مواد سمی بسته‌بندی اطلاق می‌گردد حمل و نقل مواد شیمیایی محصولات ضایعات و مواد بینابینی مهم‌ترین بخش چرخه حیات یک محصول می‌باشد در حمل و نقل این مواد از طریق محورهای هوایی زمینی دریایی و یا خطوط انتقال از زمان بارگیری مواد شیمیایی تا حمل و نقل و تخلیه مواد مذکور به مقصد همواره خطرات مختلفی بر این فرایند حاکم است. با توجه به اهمیت و ارتباط ایمنی کشتی‌ها با ایمنی دریا در این گفتار به آیین‌نامه و کنوانسیون‌های مربوط به امنیت و ایمنی دریاها می‌پردازیم.

### مبحث اول) آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری (ISPS)

آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و بنادر که با تأکید بر شعار «دریانوردی ایمن، مطمئن، بی‌خطر و کارآمدتر در اقیانوس‌های پاک» و تمرکز بر امنیت دریانوردی در راستای مبارزه با تروریسم و افزایش امنیت ارکان مهم صنعت حمل و نقل دریایی که عبارت‌اند از کشتی‌ها و بنادر و شرکت‌های کشتیرانی تدوین شده است آیین‌نامه مذکور در رابطه با انواع کشتی‌ها و سازه‌های فراساحلی لازم‌الاجرا بوده و بایستی کلیه الزامات مندرج در آن اجرایی گردد؛ و بی‌شک یکی از مهم‌ترین مسائل مرتبط با دریا و دریانوردی در دنیای امروز وضعیت ایمنی و امنیت دریانوردی می‌باشد که هر کدام در حیطه قابل طرح خود چالش‌های بسیاری را فراروی دولت‌ها و دریانوردان قرار داده و طرح‌ها و مطالعات

۹. عالی پور، حسن، بستان، مژده، امنیت ترابری دریایی و اقدامات تأمینی دریایی (۱۳۹۴) فصلنامه مطالعات راهبردی

سال هجدهم شماره دوم ص ۱۰۶

۱۰. زارع دوست، مصطفی، رسولی، مریم، ایمنی در حمل و نقل دریایی مواد خطرناک شیمیایی، (۱۳۹۰) اولین

همایش ملی بهداشت، ایمنی و محیط زیست (HSE)، ماهشهر، دانشگاه آزاد اسلامی واحد ماهشهر، ص ۱۲

گسترده‌ای را با خود همراه کرده است اگرچه تفاوت عمده‌ای که بین این دو موضوع وجود دارد ماهیت و نوع نگاه به آن‌ها را به‌طور عام از یکدیگر جدا می‌کند ولی در اصل پیوندی ناگسستگی میان آن دو ایجاد نموده است بدین معنی که ایمنی دریانوردی بدون امنیت و امنیت کشتی‌ها بدون دریانوردی ایمن ممکن نخواهد بود.<sup>۱۱</sup>

### مبحث دوم) حمل و نقل کالاهای خطرناک و (شیمایی هسته‌ای...) و ارتباط آن

#### با امنیت دریایی

خساراتی که از حمل و نقل دریایی کالاهای خطرناک ناشی می‌شود در مقایسه با حمل و نقل دریایی کالا یا مواد نفتی در مفهوم عام آن متفاوت بوده و بدین لحاظ قوانین بین‌المللی خاصی نیز برای این نوع کالاها وضع گردیده است. حمل و نقل و محل نگهداری ایمن کالاهای خطرناک دریایی به‌عنوان یک اصل اساسی مورد تأکید تمام سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی می‌باشد در این مبحث به بررسی حمل و نقل کالاهای خطرناک و (شیمایی هسته‌ای...) و ارتباط آن با امنیت دریایی می‌پردازیم

#### بند اول) مقررات مرتبط با حمل نقل مواد خطرناک (marpol)

کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها MARPOL در سال ۱۹۷۳ با برگزاری کنفرانس بین‌المللی آلودگی دریا توسط IMO به تصویب رسید و متعاقباً توسط پروتکل ۱۹۷۸ اصلاح شد. این مقررات دربرگیرنده منابع گوناگون آلودگی ناشی از کشتی‌ها بوده و هدف اصلی آن، حذف آلودگی عمدی محیط‌زیست دریا به‌وسیله نفت و سایر مواد مضر و کاهش تخلیه چنین موادی به‌صورت عمدی یا غیرعمدی، از طریق اعمال قوانین و مقررات بر کشتی‌ها و بنادر است، ضمناً ۵ و ۶ کنوانسیون مارپل در سال ۲۰۱۱ مورد بازبینی قرار گرفت؛ و ویژگی‌های اولیه و ضروری دریا را به نحوی منفی متأثر سازد یا استفاده‌های مشروع از دریا را با مشکل مواجه سازد. درنهایت پروتکل مزبور علاوه بر

۱۱. قدیمی، کیانوش و همکاران، ضرورت اجرای آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بنادر در ایران، (۱۳۸۷) دهمین همایش ملی صنایع دریایی ایران، آبادان، انجمن مهندسی دریایی ایران،

اینکه ابزاری بین‌المللی را در جهت تحقق اهداف زیست‌محیطی خود در سطح ملی فراهم می‌آورد موجبات تقویت اقدامات واکنشی ایران را در ورای مرزها ایجاد می‌کند.<sup>۱۲</sup>

### گفتار دوم) اهمیت و ایمنی بنادر و ارتباط آن با ایمنی دریا

وقوع سوانح متعدد دریایی ناشی از خطای انسانی سالانه موجب خسارات جانی، مالی و آسیب به محیط‌زیست دریایی می‌گردد تجزیه و تحلیل سوانح و حوادث دریایی در ۳۰ سال گذشته نشان می‌دهد که با توجه به مرتبط بودن افراد در همه جوانب و امور مربوط به دریانوردی تقریباً کلیه سوانح و حوادث دریایی به عوامل انسانی مربوط می‌شود و بیش از ۹۰ درصد سوانح دریایی به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم به انسان‌ها مربوط می‌شود. به‌طور کلی در بنادر بزرگ معمولاً گروهی از کارشناسان دریایی وظیفه جمع‌آوری و پردازش اطلاعات را بر عهده دارند. و لذا اطلاع‌رسانی توسط دریانوردان در قالب مشاهدات عینی در حین عبور از منطقه یا آب‌هایی که در آن دریانوردی می‌شود. این اطلاعات از طریق (پی‌سیم‌نمبر، پست الکترونیکی Email) به‌صورت مکتوب یا تماس تلفنی و رادیویی به ایستگاه‌های ساحلی ارتباطات دریایی و یا دفاتر امور دریایی منعکس و یا به‌صورت دستی به راهنما (pilot) کشتی تحویل داده می‌شود که متعاقباً در اختیار کارگروه ناوتکس قرار می‌گیرد.<sup>۱۳</sup>

### مبحث اول) آیین‌نامه‌های بین‌المللی تسهیلات بنادر

آیین‌نامه امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری به دلیل بدیع بودن و جهانی بودن آن‌ها انرژی مضاعفی را می‌طلبد. گروه کاری امنیت دریایی مسائل مربوط به اجرای اقدامات رسمی ویژه برای ارتقای امنیت دریایی مصوب سال ۲۰۰۲ را مورد بررسی قرار می‌دهد. همچنین گروه کاری امنیت دریایی بخش‌های گسترده‌ای درباره چارچوب کلی پیشنهادی

۱۲. دبیری، فرهاد و همکاران، حمل و نقل کالاهای خطرناک دریایی و مسئولیت پرسنل دریایی در برابر محیط زیست،

(۱۳۹۳) همایش صنایع دریایی ایران، دوره ۱۶ ص ۳

۱۳. دانشجو جعفر و همکاران، آشنایی با اصول و نحوه پخش پیام‌های ایمنی دریانوردی MSI، (۱۳۹۱) اداره کل بنادر

و دریانوردی استان خوزستان ص ۲۴

اصلاحات سولاس (SOLAS) انجام داد تا شامل شناسایی و ردیابی دامنه وسیعی از کشتی‌ها (LRIT) نیز بشود. هدف از این چارچوب پیشنهادی، پایه‌ریزی یک مکانیزم برای جمع‌آوری اطلاعات از کشتی‌ها برای اهداف امنیتی، جستجو و نجات و موارد مشابه است.<sup>۱۴</sup> جمهوری اسلامی ایران نیز به‌عنوان یکی از اعضای کنوانسیون سولاس (ایمنی جان اشخاص دریا) مشمول این طرح بین‌المللی است و با توجه به دارا بودن بیش از ۲۰۰ فروند کشتی تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران و بیش از ۱۰ بندر فعال بین‌المللی، چنانچه نتواند تا تاریخ اعلام‌شده طبق مفاد کد ISPS اقدام کند، از نظر اقتصادی که بیش از ۹۰ درصد کالای صادرات و وارداتی خود را از طریق بندر و حمل‌ونقل دریایی انجام می‌دهد و همچنین از بعد سیاسی، ضربات سختی به کشور وارد می‌شود.<sup>۱۵</sup>

#### مبحث دوم) کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS)

کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان انسان در دریا، جامع‌ترین معاهده بین‌المللی است که به حفظ حیات انسان در دریا پرداخته است. با وجود ضوابط مفصل معاهده که جوانب مختلف ایمنی دریانوردی را پوشش می‌دهد؛ طبق بند «ب» ماده یک آن، دولت‌های متعاقد، باید نسبت به وضع هرگونه مقررات ملی که برای اجرای کامل معاهده و ارتقای بیشتر سلامت دریانوردی ضروری تشخیص می‌دهند اقدام کنند؛ به‌طوری که یقین حاصل شود؛ کشتی‌ها از هر حیث، برای خدمات و نوع بهره‌برداری موردنظر مناسب هستند. کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا یا سولاس<sup>۱۶</sup> معاهده‌ای بین‌المللی است که هدف آن تعیین حداقل استانداردهای ساخت، تجهیز و راه‌اندازی کشتی‌ها با توجه به ایمنی آن‌ها است. این کنوانسیون مهم‌ترین معاهده بین‌المللی دریایی در مورد افزایش ایمنی در کشتیرانی است که نسخه اولیه آن در سال ۱۹۱۴ پس از حادثه کشتی تایتانیک تدوین شد این معاهده به‌مرور زمان تکمیل شده و نسخه‌های متعددی از آن تدوین و به تصویب رسیده است نسخه

۱۴. قدیمی، کیاوش و همکاران، پیشین ص ۳۴

۱۵. سجادی نیا داود و همکاران، امنیت دریایی ISPS، (۱۳۹۳) سازمان بندر و دریانوردی، ص ۵

۱۶ International Convention for the Safety of Life at Sea

کنونی این کنوانسیون نسخه سال ۱۹۷۴ است که به عنوان سولاس ۱۹۷۴ شناخته و در سال ۱۹۸۰ لازم الاجرا شد. ایران در سال ۱۳۷۳ به این کنوانسیون ملحق شد. هدف عمده کنوانسیون تبیین حداقل استانداردهای مربوط به ساخت تجهیزات و بهره‌برداری از کشتی‌ها از منظر ایمنی آنهاست. دولت‌های صاحب پرچم ملزم هستند بر انطباق کامل شرایط کشتی‌های تابع خود با ضوابط کنوانسیون، نظارت کرده و گواهینامه‌های مختلف را که مؤید وضعیت ایمنی کشتی است صادر کنند، همچنین مقررات کنترلی معاهده به دولت‌های متعاقد اجازه می‌دهد تا در زمان حضور کشتی‌های خارجی تابع سایر دول عضو کنوانسیون در بنادر آنها و در صورت وجود دلایل روشن مبنی بر عدم انطباق وضعیت کشتی و تجهیزات آن با الزامات مختلف معاهده آن را مورد بازرسی قرار داده و در صورت لزوم حسب مورد ضمانت اجرای مناسب را بکار گیرند.<sup>۱۷</sup>

#### مبحث سوم) کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی SALVAG

با توجه به جایگاه ویژه دریا در حمل و نقل بین‌المللی و وابستگی اقتصاد و تجارت جهانی به آن، هموار نمودن بسترهای حقوقی و قانونی بین‌المللی و رفع موانع اجرایی و محتوایی کنوانسیون‌های دریایی در قالب پژوهش‌های علمی با مدل‌های تحلیلی - توصیفی لازم و ضروری می‌باشد. اهمیت مقررات و ضوابط تسهیل‌کننده تعامل در دریا در نظام بین‌المللی بر هیچ کس پوشیده نیست. نظام بین‌الملل به اهمیت این موضوعات واقف بوده و گام‌هایی اساسی در جهت تدوین مقررات خاص آنها برداشته است. کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی در آوریل ۱۹۸۹، تدوین کنوانسیون تجسس و نجات دریایی کنوانسیون بین‌المللی حفظ جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۶۰، کنوانسیون‌های مربوط به مقررات جلوگیری از تصادم در دریا در ۲۰ اکتبر ۱۹۷۲، کنوانسیون یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا در ۲۹ آوریل ۱۹۶۱، کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا، کنوانسیون مربوط به کمک و نجات در دریا ۱۹۱۰ بروکسل نمونه‌هایی از تلاش‌های

۱۷. ابوعطا، محمد، نقش دولتهای متعاقد در تأمین اجرای کامل و مؤثر کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان انسان در دریا، (۱۳۹۱) فصلنامه مطالعات خصوصی، دوره ۴۲، شماره ۲ ص ۲۳

سازمان بین‌المللی دریانوردی جهت تنظیم و تدوین مقررات مربوطه در حوزه ایمنی و نجات در دریا می‌باشد.<sup>۱۸</sup>

### فصل سوم) امنیت دریایی و ضرورت اجرای آن در بنادر ایران

کشور ایران از طرف شمال و جنوب به دریا دسترسی دارد و از گذشته موضوع دریا و دریانوردی برای حاکمان و مردم ایران دارای اهمیت زیادی بوده و بخشی از تجارت ایران با سایر کشورهای جهان از طریق دریا انجام می‌شد در حال حاضر نیز دریا به‌عنوان مهم‌ترین راه تجاری برای واردات و صادرات کالا محسوب می‌شود امروزه بیش از ۹۰٪ حمل‌ونقل بین‌المللی جهان از طریق انواع کشتی‌ها، نفت‌کش‌ها و سایر شناورهای مختص این امور صورت می‌گیرد. در این فصل به موضوع دریا و دریانوردی در حقوق کشورمان می‌پردازیم.

### گفتار اول) کنترل و امنیت دریایی در حقوق ایران

دولت‌های ساحلی برای تأمین امنیت خویش، بهره‌برداری از منابع دریایی و بعدها منابع زیر بستر در جهت افزایش تسلط خود بر میزان بیشتری از آب‌های ساحلی کوشش می‌کردند. در کشور ایران، در سال ۱۳۱۳ اولین قانون مناطق دریایی تصویب شد و پس از آن دومین قانون در سال ۱۳۳۸ به تصویب مجلس وقت رسید. قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان، مصوب ۳۱/۱/۱۳۷۲ مجلس شورای اسلامی، سومین و کامل‌ترین قانون مناطق دریایی است که در کشور ما تصویب شده است. علاوه بر قوانین فوق، در سال ۱۳۵۲ هیئت وزیران وقت، تصویب‌نامه‌ای درباره خط مبدأ آب‌های داخلی و سرزمینی ایران داشت که در قانون سال ۱۳۷۲ مجلس نیز مورد تأیید و استناد قرار گرفت.<sup>۱۹</sup> در مورد کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها دولت باید گفت دولت ایران این

۱. دهدشتی اردکانی سعید، واکاوی حقوقی کنوانسیون‌های بین‌المللی ایمنی و نجات دریایی با بررسی موضوعی

حوادث دریایی و تعیین علل و عوامل ایجاد، پایگاه اطلاعات دریایی، ۱۳۹۵، ص ۵

۲. افشردی، محمد حسین، بررسی میزان مطابقت و تفاوت‌های قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان ۱۳۷۲ با کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲)، (۱۳۸۶) پژوهش‌های جغرافیایی - شماره ۵۹ ص ۱۴۳

کنوانسیون را امضا کرده ولی هنوز به تصویب نهایی نرسانده است، اما بر اساس حقوق معاهدات، ملزم به رعایت مفاد آن تا زمانی است که امضای خود را پس بگیرد. ایران در زمان امضای این کنوانسیون اعلام کرده است که حق «عبور ترانزیتی» (کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها) از تنگه هرمز را فقط در مورد کشورهای رعایت خواهد کرد که آن‌ها هم این سند را امضا کرده باشند. همچنین عنوان می‌کند که درباره کشورهای که این سند را امضا نکرده باشند همان قاعده «عبور بی‌ضرر» (کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو) از تنگه‌ها حاکم است.

### مبحث اول) کنترل دریای سرزمینی

دریای سرزمینی در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو به دلیل تقسیم‌بندی جداگانه‌ای که در مورد دریا وجود داشت (منطقه تحت حاکمیت و دریای آزاد) عبارت بود از «بخشی از دریا که فی‌مابین آب‌های داخلی دریای آزاد قرار داشت، به‌موجب ماده ۳ کنوانسیون ملل متحد راجع به حقوق دریاها که در دهم دسامبر سال ۱۹۸۲ در مونته‌گوبی جامائیکا به امضای نمایندگان ۱۱۹ کشور از جمله ایران رسید عرض آب‌های سرزمینی حداکثر ۱۳ مایل دریایی تعیین شده است.

همچنین در کنوانسیون ۱۹۸۲ ژنو مناطق دریایی افزایش یافت، منطقه انحصاری اقتصادی ایجاد شد به همین دلیل، تعریف این کنوانسیون متفاوت از کنوانسیون ۱۹۵۸ است. مطابق با کنوانسیون (۱۹۸۵) ۱۳۶۴ دریای سرزمینی منطقه‌ای است از دریا که فی‌مابین آب‌های داخلی منطقه انحصاری اقتصادی قرار دارد»<sup>۲۰</sup>

### مبحث دوم) امنیت ترابری دریایی در ایران

ترابری دریایی هنوز در زیر سایه پیمان‌های بین‌المللی، موافقت نامه‌های دوجانبه و حتی قوانین ملی، احساس امنیت نمی‌کند. پیمان‌های بین‌المللی نیاز به بستری دارد که همه

۲۰. عالی پور، حسن، بستان، مزده، امنیت ترابری دریایی و اقدامات تأمینی دریایی، (۱۳۹۴) فصلنامه مطالعات راهبردی، سال هجدهم، شماره دوم ص ۱۱۴

کشورهای دارای مرز دریایی و حتی دیگر کشورها به آن‌ها پیوسته و مفادش را به اجرا بگذارند که چنین بستری فراهم نیست. اقدام تأمینی دریایی به تدابیر باشتاب برای دفع تهدید یا خطر و گاه برای ایجاد التزام عملی برای طرف دیگر گفته می‌شود. این اقدام می‌تواند از دو دیدگاه حقوقی و نظامی بررسی شود. جایگاه حقوقی اقدام تأمینی به اعمال موردهای پیش‌بینی شده در قانون در قبال متصدیان ترابری دریایی، کشتی‌ها، کالا و مسافر گفته می‌شوند که طبیعت کیفری و ماهیت جبران زیان نداشته و تنها برای دفع خطر یا ایجاد التزام و به‌طور ویژه در گستره دریایی مربوط به حاکمیت سرزمینی انجام می‌شود. اذر قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۲ امنیت ترابری دریایی در بنادر و آب‌های ایران مطرح شد طبق ماده ۶ این قانون شرایط عبور بی‌ضرر عبور شناورهای خارجی در صورت مبادرت به اقدام به تمرین یا مانور با هرگونه سلاح و جمع‌آوری هرگونه اطلاعاتی که به زیان امنیت ملی، امور دفاعی یا منافع اقتصادی کشور باشد و نقل و انتقال افراد، بارگیری یا تخلیه هر نوع کالا و پول برخلاف قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران و آلودگی محیط‌زیست و ... بی‌ضرر تلقی نشده و برحسب مورد مشمول مقررات جزایی و مدنی خواهد بود.

## گفتار دوم) ضرورت اجرای آیین‌نامه‌های بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و

### تسهیلات بنادر در ایران

آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بنادر در ایران به‌عنوان مبنایی برای تردد کشتی‌ها در بنادر و ارائه خدمات و نظارت بر آن‌ها تدوین شده است. این آیین‌نامه وضعیت ورود و خروج کشتی‌ها به بنادر و مقرراتی را که افسر و کارکنان کشتی باید رعایت کنند متذکر شده است در این گفتار به ضرورت اجرای آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بنادر در ایران می‌پردازیم.

---

۲۱. عالی پور، حسن، بستان، مزده، امنیت ترابری دریایی و اقدامات تأمینی دریایی، (۱۳۹۴) فصلنامه مطالعات راهبردی، سال هجدهم، شماره دوم ص ۱۰۳

### مبحث اول) کاربرد آیین نامه و الزامات عملی در حقوق ایران

بی‌شک یکی از مهم‌ترین مسائل مرتبط با دریا و دریانوردی در دنیای امروز وضعیت ایمنی و امنیت دریانوردی می‌باشد که هر کدام در حیطه قابل طرح خود چالش‌های بسیاری را فراروی دولت‌ها و دریانوردان قرار داده و طرح‌ها و مطالعات گسترده‌ای را با خود همراه کرده است اگرچه تفاوت عمده‌ای که بین این دو موضوع وجود دارد ماهیت و نوع نگاه به آن‌ها را به‌طور عام از یکدیگر جدا می‌کند ولی در اصل پیوندی ناگسستنی میان آن دو ایجاد نموده است بدین معنی که ایمنی دریانوردی بدون امنیت و امنیت کشتی‌ها بدون دریانوردی ایمن ممکن نخواهد بود. آیین نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بنادر (ISPS CODE) به‌عنوان راهکاری جهت نیل به اهداف مذکور تبیین و جهت اجرا به کشورهای صاحب صنعت دریانوردی ابلاغ شد. همچنین طبق ماده ۶۹ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ «مالک کشتی شخصاً مسئول اعمال و تعهدات و قصور و خطاهای خود و نیز مسئول عملیات فرمانده و قراردادهایی است که وی ضمن انجام وظایف خود منعقد می‌کند. مالک کشتی همچنین مسئول عملیات کارکنان کشتی و مأموران مجازی که از طرف او به خدمت در کشتی گمارده شده‌اند خواهد بود» اما طبق ماده ۸۱ همان قانون «فرمانده کشتی در مقابل باری که تحویل می‌گردد ملزم به صدور بارنامه دریایی می‌باشد. فرمانده نیز مسئول حمل باری است که به عهده گرفته و باید آن را تحویل دهد» و طبق ماده ۸۴ فرمانده موظف است در دفتر فرماندهی کشتی مدارک و اسناد ذیل را همیشه نگاهداری کند.<sup>۲۲</sup>

### مبحث دوم) تعهدات شرکت کشتی‌رانی ایران به آیین نامه

شرکت کشتیرانی باید اطمینان حاصل نماید که طرح امنیتی کشتی حاوی بیانات شفاف است که بر روی اختیارات فرمانده تأکید می‌نماید شرکت باید در طرح امنیتی کشتی ذکر نماید که اختیار و مسئولیت فرمانده در جهت تصمیم‌گیری در مورد ایمنی و امنیت کشتی و درخواست کمک از شرکت کشتیرانی یا هر دولت متعاهدی چنانچه ضرورت ایجاب

۲۲. قانون دریایی ایران (مصوب ۱۳۴۳/۶/۲۹ کمیسیون مشترک مجلسین) با اصلاحات

نماید حکم ارجح دارد شرکت کشتیرانی باید اطمینان حاصل نماید که مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی، فرمانده و مأمور امنیتی کشتی از پشتیبانی لازم جهت انجام وظایف و مسئولیت‌های خود برخوردار می‌باشند. بر اساس مقررات آیین‌نامه، شرکت‌های کشتیرانی لازم است که یک مأمور امنیتی شرکت جهت کشتیرانی و یک مأمور امنیتی کشتی برای هر یک از کشتی‌های خود تعیین نمایند.<sup>۲۳</sup>

در راستای نحوه فعالیت شرکت‌های تخلیه و بارگیری آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های تخلیه و بارگیری در بنادر کشور خردادماه ۱۳۳۹ و آیین‌نامه سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب بهمن‌ماه ۱۳۴۸، قانون دریایی ایران و آیین‌نامه بندرهای ایران این آیین‌نامه تهیه و تأیید شد. طبق مفاد این آیین‌نامه رعایت قوانین، مقررات، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های سازمان، گمرک، مناطق ویژه اقتصادی، بندری و مناطق آزاد تجاری در زمینه مورد فعالیت، انجام عملیات تخلیه، بارگیری، باربندی، باربری و دسته‌بندی کالا بر عهده شرکت تخلیه و بارگیری زیر نظر سازمان بنادر و دریانوردی است.<sup>۲۴</sup>

### گفتار سوم) نحوه اجرایی کردن مندرجات آیین‌نامه

با توجه به خطرات و ریسک‌های دریانوردی، در سطح بین‌المللی اسناد متعددی برای رعایت ایمنی توسط سازمان‌های مختلف به‌ویژه سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو) تهیه شده است. قانون مدیریت ایمنی بین‌المللی از جمله اسناد مهم و تأثیرگذار در این حوزه است. ایمنی وضعیتی است که در آن احتمال ورود خسارت به اشخاص، اموال و محیط‌زیست تا سطح قابل قبولی یا پائین‌تر از آن کاهش یافته یا در آن سطح حفظ شود. به‌موجب این قانون، شرکت‌های دریانوردی ملزم به پیاده‌سازی سیستم مدیریت ایمنی برای شناورهای مشخص شده تحت این سند شده‌اند.<sup>۲۵</sup>

۲۳. آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های تخلیه و بارگیری در بنادر کشور

۲. آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های تخلیه و بارگیری در بنادر کشور

۲۵. شعبانی جهرمی، فریده، اعمال‌گد مدیریت ایمنی بین‌المللی بر واحدهای حفاری متحرک فراساحلی، (۱۳۹۶)

اکتشاف و تولید نفت و گاز، شماره ۱۴۷ ص ۱۴

### مبحث اول) نحوه انجام ارزیابی امنیتی و تهیه طرح‌های مربوطه

اجرای مقررات بندری، دریایی و کشتیرانی بازرگانی بر طبق قوانین مربوطه به عهده سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشد و به استناد بند ۱۰ همان ماده مسئولیت اعطا گواهینامه‌های صلاحیت فنی و دریایی جهت افراد و واحدهای کشتی را طبق مقررات مربوطه به عهده دارد و با توجه به پیوستن ایران به کنوانسیون بین‌المللی جان اشخاص در دریا و لازم‌الاجرا گردیدن مصوبات اجلاس دیپلماتیک سال ۲۰۰۲ کنوانسیون مذکور شامل آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری که از سال ۲۰۰۴ لازم‌الاجرا گردید. دستورالعمل لازم تدوین گردید و لازم‌الاجرا شد.

با ارزش‌گذاری بر تمامی فعالیت‌های مثبتی که تاکنون صورت پذیرفته است و با قبول این‌که با توجه به پیشرفت‌های حاصله و در حال وقوع و نیز موقعیت ویژه ایران در منطقه و جهان، ارتقای جایگاه ایران در همه جنبه‌های بین‌المللی دریانوردی به‌خصوص در تعامل با آی‌مو و تأثیرگذاری در روند تصویب قوانین و مقررات مربوطه امری ضروری است. از حیث تعداد سندهای فنی و تخصصی تقدیمی به دبیرخانه آی‌مو، به‌عنوان مهم‌ترین شاخص ارزیابی میزان مشارکت و تأثیرگذاری کشورها در مباحث دریایی بین‌المللی، ایران با ۲۸ سند طی یک دوره نه‌ساله از سال ۱۹۹۹ تا پایان سال ۲۰۰۷ میلادی رتبه بیست و ششم دنیا را داراست، ضمن این‌که بسیاری از این سندها فاقد کیفیت لازم برای تأثیرگذاری بوده‌اند و به دلایل مختلف از دور مذاکرات کنار گذاشته شده‌اند. شرکت در کارگروه‌های متشکله آی‌مو اعم از حضوری و مکاتبه‌ای (غیر از کارگروه‌های متشکله در خلال اجلاس کمیته‌ها که آن‌هم نقدهای خاص خود را دارد) بسیار کم‌رنگ بوده است. در معدود کارگروه‌هایی هم که عضویت داشته‌ایم، به‌جز یکی - دو مورد مشارکت‌ها نوعاً غیرمستمر و غیرفعالانه بوده است. از همه مهم‌تر این‌که تاکنون فاقد یک سیاست و استراتژی راهبردی مشخص و مصوب در بعد بین‌المللی و منطقه‌ای بوده‌ایم. به تعبیر دیگر دور‌نمای روشنی از جایگاه دولت جمهوری اسلامی ایران در عرصه دریانوردی بین‌المللی و نیز تعامل با آی‌مو و مباحث مطروحه در آن پس از گذشت یک دوره زمانی به‌عنوان مثال

چهار، شش و یا حتی ده سال وجود ندارد.<sup>۲۶</sup>

### مبحث دوم) نحوه تعیین مأمورین امنیتی شرکت‌های کشتیرانی و مأمور امنیتی کشتی

با توجه به مفاد بند ۲۳ آیین‌نامه بندرهای ایران در طول مدت راهنمایی فرمانده کشتی می‌بایست در پل فرماندهی کشتی حاضر بوده و بر عملیات هدایت و مانور نظارت داشته باشد، در هر حال مسئولیت کشتی به عهده فرمانده بوده و باید در مواردی که احتمال بروز سانحه را می‌دهد هدایت و مانور کشتی را شخصاً به عهده گرفته و از بروز سانحه جلوگیری نماید. و لذا گواهینامه مدیریت ایمنی باید برای شرکت کشتیرانی برای مدتی که بیش از ۵ سال نخواهد بود توسط مراجع دریایی صادر و تصدیق میان‌دوره‌ای باید بین دومین و سومین سال سررسید (سه ماه قبل تا سه ماه بعد از سررسید سالیانه) گواهینامه مدیریت ایمنی انجام گردد. چنانچه تصدیق میان‌دوره‌ای درخواست نشود و یا شواهد مبنی بر وجود عدم انطباق عمده با آیین‌نامه ISM مشاهده شود گواهینامه مدیریت ایمنی توسط مرجع دریایی کشور لغو می‌گردد.

### گفتار سوم) پذیرش و اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی امنیت دریایی در ایران

ایران با توجه به موقعیت دریایی خود جزء ۱۵ کشور فعال صنعت دریانوردی و صنایع دریایی ایران محسوب می‌شود و تاکنون به ۲۸ مورد از کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های این سازمان ملحق شده که بیانگر جایگاه مهم ایران در عرصه بین‌المللی است. ایران همواره به اهمیت تحقق اهداف سازمان آی‌م‌و به‌عنوان تنها مرجع جهانی دریانوردی قائل بوده و گام‌های مهمی نیز در این رابطه برداشته است. در این گفتار به بررسی پذیرش و اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی امنیت دریایی در ایران می‌پردازیم.

۲۶. مرزبان، علی اکبر، ضرورت نقش آفرینی قدرتمند سازمان بنادر و دریانوردی در سازمان جهانی دریانوردی

### مبحث اول) ظرفیت‌های پذیرش کنوانسیون‌های بین‌المللی در ایران

کنوانسیون‌ها و دیگر توافق‌های چندجانبه تشریفاتی موجب قاعده‌مند شدن مناسبات بین‌المللی کشورها و خاستگاه تعهدات رسمی جهانی است. اهمیت این گونه توافق‌ها از آن روست که نه تنها دولت‌های عضو را به مراعات آن متعهد می‌نماید بلکه معمولاً وسیله ارزشیابی و سنجش اقدامات دولت‌های غیر عضو در صحنه مناسبات بین‌المللی نیز هست و به همین لحاظ از آن‌ها به «معاهدات قانون ساز» تعبیر می‌شود. ایران در چند دهه اخیر به تعدادی از کنوانسیون‌های بین‌المللی در زمینه دریا و ایمنی پیوسته است به‌عنوان مثال ایران نیز پس از ترجمه، بررسی مفاد و فراهم‌سازی زمینه اجرای کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا یا سولاس در سازمان بنادر و کشتیرانی، در سال ۱۳۷۳ به این کنوانسیون ملحق شد. این کنوانسیون مهم‌ترین معاهده بین‌المللی دریایی در مورد افزایش ایمنی در کشتیرانی است.

### مبحث دوم) رویه اعتبار و اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی در ایران

در طول سال‌ها آیمو سابقه مطلوبی برای تدوین و تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی جدید به دست آورده است که تعداد آن‌ها جمعاً به بیش از ۵۰ کنوانسیون می‌رسد و هدف آن‌ها یا پیشگیری از حوادث و آسیب‌های زیست‌محیطی، خنثی کردن اثرات منفی حوادث به هنگام وقوع و یا تضمین جبران خسارت کافی برای قربانیان این گونه حوادث است. درحالی‌که بسیاری از این کنوانسیون‌ها لازم‌الاجرا شده‌اند و برای کشتیرانی ایمن‌تر، مؤثرتر و دوستدار محیط‌زیست کارهای بسیار زیادی انجام داده‌اند جمهوری اسامی ایران نیز در چهار کنوانسیون و پروتکل ملحق شده است؛ و در حال حاضر نیز این کنوانسیون‌ها مهم‌ترین معاهده بین‌المللی در خصوص ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی هستند. با این وجود همواره حفاظت از محیط‌زیست دریایی بایستی سرلوحه تمام نهادهایی که از دریا استفاده می‌کنند، قرار گیرد. کشور ما نیز از این لحاظ در سطح جهانی بسیار فعال است و نمایندگان و کارشناسان جامعه دریانوردی کشور با شرکت فعال در اجلاس‌های بین‌المللی خصوصاً جلسات کارشناسی سازمان بین‌المللی دریانوردی آیمو در

تدوین این مصوبات و استانداردها شرکت فعالانه دارند.<sup>۲۷</sup>

خوشبختانه ایران با پیوستن به بیشتر کنوانسیون‌های دریایی و نقش فعال در آن و ارائه پیشنهادها جهت تصویب در کمیسیون‌ها توانسته است نقش فعالی در کنوانسیون‌های دریایی ایفا کند همچنین ایران بر اساس قوانین متعددی که در قبل از انقلاب اسلامی در مجلس ملی و پس از انقلاب اسلامی در مجلس شورای اسلامی تصویب کرد و به دولت اجازه الحاق به این کنوانسیون‌ها را داد و با تصویب قوانین متعددی در زمینه دریانوردی در داخل کشور مانند قانون راجع به اجازه تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب خرداد ماه ۱۳۳۹، قانون اصلاح قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بنادر مصوب ۱۳۹۶، مقررات راجع به تخلیه و بارگیری کالا در بنادر و سایر قوانین و آیین‌نامه‌های دریانوردی توانسته است گام‌های مهمی در جهت رشد ابعاد حقوقی دریانوردی و تسهیلات بندری بردارد.<sup>۲۸</sup>

### نتیجه‌گیری و پیشنهادها

سازمان بین‌المللی دریانوردی به‌منظور مدیریت واحد و یکپارچه مجموعه قوانین و مقررات دریانوردی و کشتیرانی، قوانین و مقررات متعددی در حوزه‌های مختلف دریایی را تدوین و ابلاغ کرده است که از جمله این قوانین، می‌توان به قوانین و مقررات عبور و مرور ایمن شناورها در دریا و جلوگیری از تصادم دریایی اشاره کرد که در سال ۱۹۶۰ میلادی تدوین و به جامعه بین‌المللی ابلاغ شده است تا در این راه به دریانوردان در هدایت ایمن کشتی‌ها کمک نماید. این قوانین با مشخص کردن مناطق پنج‌گانه دریایی شامل آب‌های داخلی، دریای سرزمینی یا آب‌های ساحلی، منطقه مجاور یا نظارت، منطقه انحصاری و اقتصادی و دریای آزاد توانسته است تا حدودی از کشمکش‌های کشورها در محدوده دریایی

۲۷. کوچی، سو کی موزو، در تکاپوی اجرای مؤثر کنوانسیون‌ها، ترجمه: نیلوفر، گل و بستانفر (۱۳۹۳)، بندرودریا،

سال بیست و نهم شماره ۲۱۲ ص ۱۹

۲۸. سعید نژاد، محمد، اجرای اثربخش مقررات و قوانین ملی و بین‌المللی، (۱۳۹۳) بندرودریا، سال بیست و نهم شماره

۲۱۲ ص ۱۷

جلوگیری نماید به نظر می‌رسد اصلی‌ترین مانع در خصوص امنیت دریانوردی فقدان یک مقررات بین‌المللی جامع با ضمانت اجرای کارآمد است. همچنین امنیت دریانوردی با فعالیت‌های مختلفی ممکن است تضعیف شود و به مخاطره بیافتد مسائلی مانند تروریسم دریایی، حمل‌ونقل غیرقانونی سلاح، دزدی دریایی، قاچاق مواد مخدر، سرقت دریا، قاچاق انسان، سرقت و کلاهبرداری موجب شده است مقررات دریایی به‌خوبی اجرا نشود. همچنین نفوذ کشورهای بزرگ در اعمال قدرت در تدوین قوانین و اجرای آن‌ها موجب شده است تاب‌آوری از مقررات اجرا نشود. همچنین بر اساس ماده ۲۴ منشور، دولت‌های عضو، به‌منظور تأمین اقدام سریع و مؤثر از سوی ملل متحد «مسئولیت اولیه حفظ صلح و امنیت بین‌المللی» را به شورای امنیت واگذار نموده‌اند. علت اصلی واگذاری مسئولیت اولیه حفظ صلح و امنیت بین‌المللی به شورا این بوده است که سازمان قادر به اقدام سریع و مؤثر در این زمینه باشد. نتیجه این وضعیت بر این فرض استوار بوده است تنها دول قدرتمند قادر هستند با اعمال قدرت و زور با استفاده از نیروی نظامی، استقرار صلح را تضمین کنند و هر کشوری را که بخواهد صلح و امنیت بین‌المللی را به خطر اندازد یا تهدیدی علیه آن به عمل آورد و اقدام به تجاوز نماید از این تصمیمات بازدارند. در حوزه دریایی نیز با توجه به برتری کشور آمریکا در حوزه دریایی این وضعیت تشدید شده است.

آنچه در تاریخ حقوق دریاها به این رشته از حقوق بین‌الملل، پویایی بخشیده، نوعی تعارض منافع بین کشورهای ساحلی از یکسو و قدرت‌های دریایی از سوی دیگر بوده است. کشورهای ساحلی پیوسته کوشیده‌اند قلمرو دریایی خود را از حیث وسعت و صلاحیت، توسعه دهند تا از این رهگذر، امنیت و منافع اقتصادی آنان بهتر تأمین شود؛ اما این کوشش‌ها همواره با ناسازگاری قدرت‌های دریایی روبه‌رو بوده است، زیرا گسترش دریای سرزمینی و دیگر مناطق دریایی وابسته به کشورهای ساحلی موجب می‌شود قدرت‌های دریایی از آزادی‌های دریای آزاد محروم شوند. بدین لحاظ، سنگ شالوده بسیاری از مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد راجع به حقوق دریاها ایجاد نوعی توازن بین این منافع متعارض است. کاربرد خطوط مبدأ مستقیم برای گسترش دریای سرزمینی و

دیگر مناطق دریایی، مشروط کردن عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی از دریای سرزمینی به اطلاع یا اجازه قبلی یا محدود ساختن آزادی‌های دریای آزاد در منطقه انحصاری اقتصادی به‌ویژه در زمینه فعالیت نظامی و گردآوری اطلاعات، نمونه‌های بارز این رویکرد محسوب می‌شوند. کشور ما نیز که از جانب شمال و جنوب به دریا دسترسی دارد از این قاعده مستثنا نیست علاوه بر اهمیت استراتژیک دریای خزر، موقعیت بسیار مهم خلیج فارس، به لحاظ دارا بودن بیش از ۷۰ درصد ذخایر نفت و گاز دنیا و برخورداری از تنگه هرمز به‌عنوان شاهراه انتقال این نفت به سایر کشورهای دنیا، همچنین موقعیت و ذخایر بسیار مهم دریای خزر باعث گردیده است تا پرداختن به موضوع موقعیت ژئوپلیتیکی، قدرت دریایی، نقطه استراتژیک تنگه هرمز و قرار گرفتن ایران در موقعیت استراتژیک منطقه خاورمیانه از جمله عوامل تدوین قوانین و مقررات دریایی و عضویت ایران در سازمان‌های بین‌المللی دریانوردی است.

و در آخر برای ضمانت اجرایی صحیح کنوانسیون‌های مربوط به امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بنادر، حداقل در مواردی که مالک کشتی سانحه دیده، صاحب محموله، کشور صاحب پرچم و کشور مسئول جستجو از ملیت‌های گوناگون می‌باشند، صلاحیت رسیدگی به دعاوی احتمالی آن‌ها در صلاحیت یک مرجع بین‌المللی قرار داده شود و برای خطا، کوتاهی و تعلل و قصور و تقصیر در این امر مجازات‌هایی در نظر گرفته شود تا تضمین پایبندی و اجرای صحیح و کامل کنوانسیون‌ها را در پی داشته باشد.

## منابع

۱. اشرفی، داریوش (۱۳۹۳). تفسیر جدید از صلح و امنیت بین‌المللی و تأثیر آن بر مفهوم حاکمیت ملی. مقاله ۳، دوره ۱۵، شماره ۴۲.
۲. آتیک دومارفی، مانتانو. چارچوب اجرایی موافقت‌نامه مربوط به اجرای کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل درباره حقوق دریاها (ترجمه سید فضل‌الله موسوی، ۱۳۷۹). مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۲۵.
۳. افشردی، محمدحسین (۱۳۸۶). بررسی میزان مطابقت و تفاوت‌های قانون مناطق دریائی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان ۱۳۷۲ با کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲). پژوهش‌های جغرافیائی، دوره ۳۹، شماره ۵۹.
۴. ابوعطا، محمد (۱۳۹۱). نقش دولت‌های متعاقد در تأمین اجرای کامل و مؤثر کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان انسان در دریا. فصلنامه مطالعات خصوصی، دوره ۴۲، شماره ۲، ص ۲۳.
۵. دبیری، فرهاد و همکاران. حمل و نقل کالاهای خطرناک دریایی و مسئولیت پرسنل دریایی در برابر محیط‌زیست (۱۳۹۳). همایش صنایع دریایی ایران، دوره ۱۶، ص ۳.
۶. دانشجو جعفر و همکاران. آشنایی با اصول و نحوه پخش پیام‌های ایمنی دریانوردی MSI (۱۳۹۱). اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، ص ۲۴.
۷. دهدشتی اردکانی، سعید (۱۳۹۵). واکاوی حقوقی کنوانسیون‌های بین‌المللی ایمنی و نجات دریایی با بررسی موضوعی حوادث دریایی و تعیین علل و عوامل ایجاددی. هفدهمین همایش صنایع دریایی، جزیره کیش، انجمن مهندسی دریایی ایران.
۸. رنجبران، مصطفی (۱۳۹۱). کلیاتی در مورد دریای سرزمینی و عبوری ضرر از آن. مجله حقوقی، شماره نهم.
۹. زر نشان، شهرام (۱۳۹۳). شکل‌گیری و شناسایی حقوق بین‌المللی عرفی. تهران: انتشارات گنج دانش، چاپ دوم.
۱۰. زارعی دوست، مصطفی، و رسولی، مریم (۱۳۹۰). ایمنی در حمل و نقل دریایی مواد خطرناک شیمیایی. اولین همایش ملی بهداشت، ایمنی و محیط‌زیست (HSE)، ماهشهر، دانشگاه آزاد اسلامی واحد ماهشهر، ص ۱۲.

۱۱. سجادی نیا، داود و همکاران. امنیت دریایی *ISPS* (۱۳۹۳). سازمان بنادر و دریانوردی، ص ۵.
۱۲. شفیع، نوذر و مرادی، فرزانه (۱۳۹۱). همکاری و مشارکت میان سازمان‌های منطقه‌ای و سازمان ملل متحد به منظور حفظ صلح و امنیت بین‌المللی: مطالعه موردی اتحادیه اروپا. روابط بین‌الملل، دوره ۱، شماره ۶.
۱۳. شعبانی جهرمی، فریده (۱۳۹۶). اعمال کد مدیریت ایمنی بین‌المللی بر واحدهای حفاری متحرک فراساحلی. اکتشاف و تولید نفت و گاز، شماره ۱۴۷.
۱۴. صوفی، فریده (۱۳۹۶). تحلیل حقوقی بین‌الملل دریاها با نگاهی بر جایگاه ایران در زمینه بین‌المللی. فصلنامه علمی - حقوقی قانون یار، دوره چهارم.
۱۵. ضیائی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۹۶). حقوق بین‌الملل عمومی. نشر گنج دانش، چاپ پنجاه و هفتم، ۱۳۹۶.
۱۶. عالی پور، حسن و بستان، مژده (۱۳۹۴). امنیت ترابری دریایی و اقدامات تأمینی دریایی. فصلنامه مطالعات راهبردی، سال هجدهم، شماره دوم.
۱۷. قدیمی، کیاوش و همکاران (۱۳۸۷). ضرورت اجرای آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بنادر در ایران. دهمین همایش ملی صنایع دریایی ایران، آبادان، انجمن مهندسی دریایی ایران.
۱۸. کوچی، سو کی موزو (۱۳۹۳). در تکاپوی اجرای مؤثر کنوانسیون‌ها (ترجمه: نیلوفر گل و بستا نفر). بندرودریا، سال بیست و نهم، شماره ۲۱۲.
۱۹. موققی، حسن (۱۳۸۸). تأثیر سازمان ملل متحد بر تعدیل اصل رضایت دولت در التزام به تعهدات بین‌المللی. حقوق عمومی، دوره ۱۱، شماره ۲۶.
۲۰. مرزبان، علی اکبر (۱۳۸۷). ضرورت نقش آفرینی قدرتمند سازمان بنادر و دریانوردی در سازمان جهانی دریانوردی. فصلنامه دیدگاه، مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریانوردی.
۲۱. نجفی اسفاد، مرتضی (۱۳۹۴). حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی. سال نشر: سازمان سمت.

## References

۲۲. Kraska, J. (2008). Developing piracy policy for the national strategy for maritime security. In M. H. Nordquist, R. Wolfrum, J. N. Moore, & R. Long (Eds.), *Legal challenges in maritime security* (pp. 123-145).

Martinus Nijhoff Publishers.

۲۳. Sloggett, D. (2013). *The anarchic sea: Maritime security in the twenty-first century*. Hurst Publishers.
۲۴. United Nations. (1958). *Convention on the territorial sea and the contiguous zone*. Retrieved from <http://www.treaties.un.org/doc/publication/UNTS/volume516/0000000-516-I-7477-english.pdf>

**استاد به این مقاله:** اشرافی، داریوش، حسینی، زینب، حسینی، داوود. (۱۴۰۳). بررسی آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندر و نحوه اجرای آن در بندر ایران، *فصلنامه خدمات دریایی و بندری*، ۲ (۵)، ۲۱۷-۲۴۴.



Marine and Port Services Journalis licensed under a Creative Commons Attribution-Noncommercial 4.0 International License.